

Japanese Utility Model Laid Open No.5-94028

Date of publication of application: December 21, 1993

[Purpose]

To provide an airbag cover made of resin covering an opening portion of an instrument panel ahead of the assistant driver's seat, which allows an airbag placed into the instrument panel to inflate smoothly and quickly, and have good hardness.

[Constitution]

An airbag cover 20 allows a base of a hinge 23 as a hinge center to role upward by which an opening portion 11 of an instrument panel 10 opens, with inflating air bag 12 placed into the instrument panel 10 ahead of the assistant driver's seat. Longitudinal ribs 21 along the direction of inflating of the air bag 12 and horizontal ribs 22 are latticed on the rear surface of an airbag cover 20. The height of the longitudinal ribs 21 is slightly higher than that of the horizontal ribs 22.

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開実用新案公報 (U)

(11)実用新案出願公開番号

実開平5-94028

(43)公開日 平成5年(1993)12月21日

(51)Int.Cl.⁵
B 60 R 21/20

識別記号 庁内整理番号
8920-3D

F I

技術表示箇所

審査請求 未請求 請求項の数1(全2頁)

(21)出願番号 実開平4-43245

(22)出願日 平成4年(1992)5月29日

(71)出願人 000110321

トヨタ車体株式会社

愛知県刈谷市一里山町金山100番地

(72)考案者 酒井 宣良

愛知県刈谷市一里山町金山100番地 トヨ
タ車体株式会社内

(72)考案者 弓達 寿夫

愛知県刈谷市一里山町金山100番地 トヨ
タ車体株式会社内

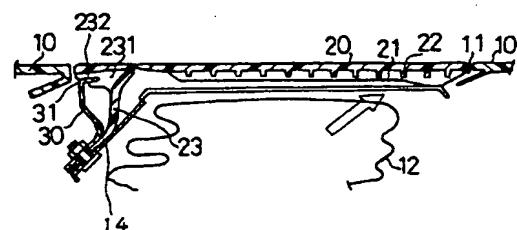
(74)代理人 弁理士 伊藤 求馬

(54)【考案の名称】 エアバッグカバー

(57)【要約】

【目的】 車両助手席前方のインストルメントパネルの開口部を覆って設けられ、インストルメントパネル内に収納したエアバッグのスムーズ且つ迅速な膨出展開を可能とし、しかも十分な面剛性を有する樹脂製エアバッグカバーを提供する。

【構成】 助手席前方のインストルメントパネル10内に収納したエアバッグ12の膨出展開に伴い、ヒンジ部23の根元部をヒンジセンターとして上方に回動し、インストルメントパネル10の開口部11を開放するエアバッグカバー20の裏面にエアバッグ展開方向に沿う縦リブ21とこれと交差する横リブ22とを格子状に形成し、縦リブ21の高さを横リブ22の高さより若干高くした。



1

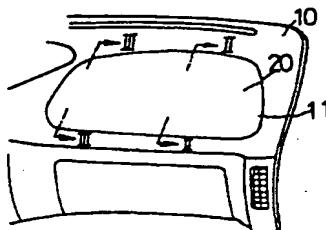
【実用新案登録請求の範囲】

【請求項1】 内部にエアバッグを収納した助手席前方のインスツルメントパネルの開口部を覆って設けられ、エアバッグの膨出展開に伴い、前端縁に設けたヒンジ部まわりに回動して上記開口部を開放せしめる樹脂製エアバッグカバーにおいて、裏面に、エアバッグ展開方向に沿う縦リブと、これと交差する横リブよりなる格子状の補強用リブを形成し、縦リブの高さを横リブの高さよりも高くしたことを特徴とするエアバッグカバー。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本考案のエアバッグカバーを備えた左ハンドル車の助手席前方のインスツルメントパネルの斜視図である

【図1】



2

る。

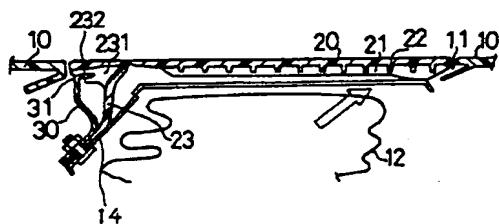
【図2】 図1のII-II線に沿う位置での本考案のエアバッグカバーの断面図である。

【図3】 図1のIII-III線に沿う位置での本考案のエアバッグカバーの断面図である。

【符号の説明】

10	インスツルメントパネル
12	エアバッグ
20	エアバッグカバー
10	21 縦リブ
22	横リブ
23	ヒンジ部

【図2】



【図3】



【考案の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】

本考案は車両のエアバッグのカバー構造に関し、特に、エアバッグを収納した助手席前方のインストルメントパネルの開口部を覆って設けられ、エアバッグの膨出展開に伴って、開口部を開放するエアバッグカバーに関する。

【0002】

【従来の技術】

車両には、車両衝突時に乗員とステアリングホイルあるいはインストルメントパネルとの間にエアバッグを膨出させて、乗員の前方への衝突を防ぐエアバッグ装置を設けたものがある。

【0003】

車両の助手席側では、エアバッグは、助手席前方のインストルメントパネル内に折畳んで収納され、車両衝突時には、インストルメントパネルに設けた開口部より助手席方向へ膨出展開して乗員の衝撃を緩和する。この開口部は通常時はエアバッグカバーにて覆われ、車両衝突時のエアバッグの膨出展開にともなってエアバッグカバーは上方に回動し、開口部は開放せしめられる。

【0004】

従来、エアバッグカバーとしてパッドタイプのエアバッグカバーが用いられていた（実開平1-81156号、実開平2-25346号）。近年、コストの低減を目的として上記パッドタイプにかわり樹脂製のエアバッグカバーを用いることが多くなっている。かつ、エアバッグカバー軽量化のために、これをうすい樹脂板で構成することが多くなっているが、この場合、成形時に発生する加圧熱ひずみによって、表面に凹凸が生じることがあり、又、エアバッグ膨出時の膨出力によって破損する恐れもあることから、エアバッグカバーの裏面には、エアバッグ展開方向に沿う縦方向および縦方向と交差する横方向に格子状に補強リブを設けてエアバッグカバーの面剛性を確保している。

【0005】

【考案が解決しようとする課題】

ところが、エアバッグカバーの裏面に上記のような補強リブを設けた場合には、エアバッグ膨出展開時に、リブの抵抗によってエアバッグの膨出展開がスムーズになされず、衝突と同時に速やかになされなければならないエアバッグの膨出展開にタイミングの遅れが生じる恐れがあった。

【0006】

本考案は、上記の事情に鑑みてなされたもので、十分な面剛性を有するとともに、エアバッグのスムーズ且つ迅速な膨出展開を可能にする樹脂製エアバッグカバーを提供することを課題としてなされたものである。

【0007】

【課題を解決するための手段】

本考案はエアバッグのスムーズな膨出展開を阻害するエアバッグカバーのリブの抵抗は、主として横リブの抵抗によることに着目してなされたものであり、図2に示すように、助手席前方のインストルメントパネル10の開口部11を覆って設けられ、インストルメントパネル10内部に収納したエアバッグ12の膨出展開に伴って、前端縁に設けたヒンジ部23まわりに回動して上記開口部11を開放せしめる樹脂製エアバッグカバー20において、その面剛性向上のために裏面にエアバッグ12の展開方向に沿う縦リブ21と、縦リブ21と交差する横リブ22とを格子状に設け、縦リブ21の高さを横リブ22の高さよりも高くしたことを見特徴とする。

【0008】

【作用】

車両衝突時には、エアバッグカバー20はエアバッグ12の膨出により、ヒンジ部23の根元部を中心として上方に回動し、インストルメントパネル10の開口部11を開放する。エアバッグ12は上方に回動したエアバッグカバー20の横リブの抵抗を受けることなく、縦リブ21の先端に沿って開口部11より助手席方向へ膨出展開し、乗員の衝撃を緩和する。

【0009】

【実施例】

図1ないし図3に示す実施例に基いて本考案を説明する。図1において、左ハ

ンドル車両の助手席前方のインスツルメントパネル 10 内部にはエアバッグ 12 (図 2) が収納しており、インスツルメントパネル 10 上面には開口部 11 が形成してある。この開口部 11 はエアバッグカバー 20 で覆われている。

【0010】

図 2において、エアバッグカバー 20 は樹脂製の薄い板材で構成されており、通常時は、インスツルメントパネル 10 の開口部 11 を閉じてインスツルメントパネル 10 と面一に位置している。エアバッグ 12 は、インスツルメントパネル 10 内に設けられ、上方に開口を有するエアバッグケース 14 内に折畳んだ状態で収納されている。

【0011】

エアバッグカバー 20 の前後縁には、斜め下方に延出するヒンジ部 23 が一体に形成しており、エアバッグカバー 20 との接続部分は、一般部に比して薄肉としてある。

【0012】

ヒンジ部 23 は中間部が折れ曲がった形状を有しており、その前方のエアバッグカバー 20 の下面の複数箇所には、リブ 231 がヒンジ部 23 と一緒に設けてある。更に、ヒンジ部 23 の前方にはヒンジ部 23 補強用の補強部材 30 が設けてある。補強部材 30 は薄い鉄板で構成され、その下端部はヒンジ部 23 とともにエアバッグケース 14 に固定しており、上端部 31 は、リブ 231 に設けた係合溝 232 に係合している。

【0013】

エアバッグカバー 20 の裏面には、エアバッグカバー 20 の補強用に複数のリブ 21、22 が格子状に形成している。

【0014】

格子状に形成した補強用リブは、図 2 中矢印で示すエアバッグ 12 の展開方向に沿って設けた縦リブ 21 と、これと交差して設けた横リブ 22 とよりなり、これらは、エアバッグカバー 20 の裏面に一体的に形成している。縦リブ 21 の高さは全長に亘って、横リブ 22 の高さより若干高くしてある。

【0015】

上記構造のエアバックカバー20は通常時、図3に示すように、エアバックカバー両側端位置で係止部材40にてエアバッグケース14の開口端縁に係止している。係止部材40の上端部は、エアバッグカバー20の裏面に固定しており、下端部はエアバッグケース14に固定している。係止部材40の上記両固定部の中間には薄肉で容易に破断される破断部41が形成されている。

【0016】

上記構成の本考案のエアバッグカバー20は、通常時、助手席前方のインストルメントパネル10の開口部11を覆っている。車両衝突時には、車両前部に設けた図略のセンサーが衝突を検知し、エアバッグ12の下部に設けた図略のガス発生器を作動し、エアバッグ12内にガスを供給してエアバッグ12を、図2中矢印で示す方向に展開させる。車両衝突時の衝撃により、係止部材40の破断部41は破断分離し、エアバッグカバー20とエアバッグケース14との係合が解除され、エアバッグカバー20はエアバッグ12の膨出力により上方に押し上げられ、ヒンジ部23の根元部をヒンジセンターとして上方に回動する。

【0017】

上方に回動したエアバッグカバー20には、さらにエアバッグ12の膨出力が作用し、ヒンジ部23はエアバッグケース14に沿って直線上に延びる。それに伴い、リブ231は車両後方に移動し、補強部材30の上端部31はリブ231に設けた係合溝232より抜け、エアバッグカバー20は補強部材30より離れて自由状態となる。その結果、エアバッグカバー20は、さらに上方へ回動し、開口部11を開放する。エアバッグ12は開放された開口部11よりエアバッグカバー20の縦リブ21の先端に沿って展開し、助手席とインストルメントパネル10間に膨出し、乗員の衝撃を緩和する。

【0018】

本考案のエアバッグカバーによれば、エアバッグカバー20は、裏面に格子状に設けた補強用リブ21、22により、十分な面剛性が確保できるとともに、この補強用リブ21、22のうち、エアバッグ20の展開方向に沿う縦リブ21の高さを横リブ22の高さより若干高くしたことにより、エアバッグ12は横リブ22の抵抗を受けることが少なく、縦リブ21の先端に沿って助手席方向にスム

ーズに膨出展開し、車両衝突時の迅速なエアバッグ12の膨出展開が可能となる

【0019】

【考案の効果】

本考案のエアバッグカバーによれば、充分な面剛性を確保できるとともに、車両衝突時にはエアバッグのスムーズな膨出展開を実現しうる。